

第104号議案

関連資料

《関連資料－1》

四日市市立地適正化計画について

《関連資料－2》

四日市市立地適正化計画（案） 本編

《関連資料－3》

四日市市立地適正化計画（案） 資料編

令和2年1月23日

四日市市都市計画審議会

四日市市立地適正化計画について

1) これまでの経緯や今後のスケジュールについて

立地適正化計画について、令和元年度の策定を目途に、有識者に加えて、国の支援を確実に得るため国土交通省と中部地方整備局をオブザーバーに交え構成された「立地適正化計画検討会議」をアドバイザー会議として設置し、意見等をいただきながら検討を進めてきた。

立地適正化計画検討会議の構成員

有識者：**座長** 奥野信宏（名古屋都市センター長（国土審議会会長））
委員 有賀隆（早稲田大学教授）、松本幸正（名城大学教授）、村山顕人（東京大学准教授）、大塚俊幸（中部大学教授）、朝日幸代（三重大学教授）
 オブザーバー：国土交通省都市局街路交通施設課街路交通施設企画室 川崎課長補佐
 国土交通省中部地方整備局建政部 地下都市調整官
 市：副市長

また、市議会について、全議員を対象とした議員説明会において制度の概要や検討状況、方向性などを説明するとともに、都市環境常任委員会の協議会にて進捗状況に応じた報告を行い、ご議論をいただいた。

こうした経緯を経て作成した素案についてパブリックコメントを実施し、市民の方からの意見をいただくとともに、必要に応じて修正等を行い、最終案を作成。

今後は、本審議会における意見聴取の結果等を踏まえ、1ヶ月程度の事前周知期間を経て令和元年度内に策定予定。

これまでの経緯・今後のスケジュール

（●：検討会議 ◇：市議会関連 ■：都市計画審議会）

時期	事項	内容	
H30	12月27日 ●第1回立地適正化計画検討会議	四日市市の現状と課題について	
H31	2月8日 ●第2回立地適正化計画検討会議	人口配置及び機能配置とネットワークの方向性について	
	3月29日 ●第3回立地適正化計画検討会議	土地利用誘導とネットワークの方向性	
R1	6月24日 ◇都市環境常任委員会協議会（6月議会）	制度概要や検討状況、方向性について説明	
	7月12日 ●第4回立地適正化計画検討会議	立地適正化計画骨子案について	
	8月7日 ◇議員説明会	制度概要や検討状況、骨子案について説明	
	9月19日 ◇都市環境常任委員会協議会（8月議会）	素案について	
	10月3日 ■第51回 都計審（その他事項）	素案について	
	10月7日 都市総合交通戦略及び地域公共交通活性化協議会	素案について説明会	
	10月4日～11月1日	パブリックコメント	素案
	12月9日 ◇都市環境常任委員会協議会（11月議会）	素案修正版	
R2	1月14日 ●第5回 立地適正化計画検討会議	立地適正化計画案について	
	1月23日 ■第53回 都計審（法に基づく意見聴取）	最終案	
	2月下旬～3月下旬	事前公表（周知期間）	
	3月下旬	策定・公表（届出制度運用開始）	

2) 都市計画審議会やパブリックコメント等における意見等について

■第51回四日市市都市計画審議会

- 日時：令和元年10月3日（木）14：00～16：00
- 内容：四日市市立地適正化計画（素案）について
 - ・立地適正化計画の概要、スケジュール
 - ・素案の説明

■パブリックコメント

- 実施期間：令和元年10月4日（金）から11月1日（金）まで
- 意見提出者数：3名
- 意見件数：6件
- 意見の内容：
 - ・第3章 基本的な方針に係る意見：3件
 - ・第4章 都市機能誘導区域に係る意見：1件
 - ・第4章 都市機能誘導区域、第5章 居住誘導区域両方に係る意見：1件
 - ・全般に関する意見：1件

■第5回立地適正化計画検討会議

- 日時：令和2年1月14日（火）10：30～12：00
- 事項：四日市市立地適正化計画（案）について
四日市市立地適正化計画（案）に基づく今後の施策について

※ご意見とそれに対する市の考え方は次ページ以降に示す

■都市計画審議会（令和元年10月3日）

・市議会委員…6名、学識経験者委員…6名、市民委員…3名（内、1名欠席）

No.	意見	市の考え方	該当箇所
第4章 都市機能誘導区域について			
1	近鉄四日市駅及びJR四日市駅からの徒歩圏の円が示されるとともに都市機能誘導区域が示されているが、商業施設やマンションなどの状況を考えると都市機能誘導区域は海側ではなくもう少し西側という理解もあるのではないか。	円は参考として一般的な徒歩圏である駅から半径800mの範囲を示しています。都市機能誘導区域の設定にあっては、主要駅である近鉄四日市駅及びJR四日市駅から一般的な徒歩圏である800mの圏域を基本としながら、多くの方が利用するような都市機能の集積状況、四日市港も含めて発展してきた本市のまちづくりの経緯なども考慮し、中心市街地活性化基本計画の計画区域と同様の区域としています。	P19 概要版 P4
2	誘導施設について、教育文化、図書館、学校まで設定されているが、百貨店などの商業施設を除くと公共施設であるにも関わらず、誘導施設に設定して届出対象にする必要があるのか。	公共により立地する誘導施設について国の支援が期待できます。また、公共だけでなく、例えば民間により大学が立地する場合も想定され、誘導施設に位置付けがあると民間でも国の支援が得られる可能性もあり、そうした場合はメリットとなります。	P22 概要版 P5
第5章 居住誘導区域について			
3	教育施設や商業施設などが身近にあることが重要になってくると思うが、そうした施設の商圏的なものなど住みよいまちに向けて市はどのように考えているのか。	利便性を図る基準として「徒歩圏」があり、鉄道や医療・福祉・商業などの身近な生活サービス施設は800m、バスとコンビニエンスストアは300mで評価しており、身近な生活サービスは基本的に今あるものを維持していく考えです。一方で多くの方が使うような拠点的な施設については、中心市街地に誘導を図るとともにアクセシビリティを高めるなど交通利便性の向上を図るにより広く市民の方が使いやすいようにしていく考えです。	P5,24 ,38 概要版 P1,6,11
4	バス、鉄道の利用圏から離れているものの、居住誘導区域に入っている地域もあることから、地域性を鑑みながら施策を進めていきたい。	居住誘導区域は、公共交通や生活サービス施設の徒歩圏等を評価して設定しているほか、モビリティの依存度が高い区域についても周辺街区との一体性や駅前広場を有する駅へのアクセシビリティなどを評価した上で設定しています。そうした中で、地域特性に応じた居住環境の向上を図っていくとともに、ネットワークの方向性では公共交通不便地域等における移動手段の確保等を位置付けています。	P34,40- 42 概要版 P8,11
5	災害リスクの高い区域として、津波浸水深2m以上の区域や土砂災害特別警戒区域が指定されているが、水害のうち家屋倒壊等氾濫想定区域、土砂災害警戒区域も除外するべきではないか。	家屋倒壊等氾濫想定区域は、想定最大規模（1000年に一度程度の規模の想定）の降雨に加え、一定程度のスパンで堤防を破壊した場合等に木造家屋が倒壊する可能性のある範囲が示されており、広範囲に渡ることからまちづくりの面で大きな影響が出てくることから考えられ、居住誘導区域から除外することは現実的ではないと考えます。こうした降雨の場合、事前にある程度の予測ができ早期の準備や事前避難が可能であること等を考慮し、河川や下水のポンプ場整備等のハード対策、ハザードマップによるリスクの周知や避難に係る啓発、情報提供体制の充実等のソフト対策等、事前の対策を進めていくことを前提に、居住誘導区域から除外しないこととしています。	P25,26 概要版 P6

■都市計画審議会（令和元年10月3日）

・市議会委員…6名、学識経験者委員…6名、市民委員…3名（内、1名欠席）

No.	意見	市の考え方	該当箇所
第5章 居住誘導区域について			
6	津市では津波浸水想定区域を居住誘導区域としている区域もあるが、津波避難ビルや避難可能な山を作るなどの計画がされている。四日市では可住地において一定の人口密度があることを理由に極力広く居住誘導区域にしたように感じるが、そうした計画的な整理はできているのか。	津波災害リスクに対し、河川・海岸の堤防・護岸の整備促進、ハザードマップによる浸水範囲の周知や津波避難マップによる避難の啓発、津波避難ビルの指定、津波に係る情報提供体制の整備など、事前の対策を進めていることを前提に基本的に居住を誘導していく考えです。その上で、事前予測が容易ではないことを考慮し、木造家屋が全壊する可能性が飛躍的に上昇する浸水深2m以上の区域については、居住誘導区域から除外することとしています。	P25,26 概要版 P6
7	臨海部に津波の浸水区域などがあり、一部居住誘導区域外となっている。市民にとって、自分の住んでいるところは住んではいけないと感じるのではないのか。	居住誘導区域外だからといって住むことができないとか移住を強いるような制度ではありません。居住誘導区域の内外に関わらず災害リスクは存在していることから、各種災害リスクの周知や情報提供に努めていくことが重要と考えています。	P25,31 概要版 P6,P10
8	郊外住宅団地が多く存在する中で居住誘導区域が広いのではないか。医療・福祉・商業系の施設が身近にある、市として住んでほしいところに移ってもらうべきではないか。	本市の人口密度について、首都圏などと比較すると低い数値ではありますが将来的に40人/ha以上が維持できるという前提の下、今回誘導する区域は将来的にも住宅地として維持していく考えです。	P5,36 概要版 P19
9	現在、市街化調整区域で開発規制が緩和されている地域があるが、遊び、勉強し、買い物する場所や医者等が揃っていないと生活エリアとは言えない。そうした中で山間部の農村集落において、無秩序に投資が行われないう、計画的な投資が必要ではないか。	市街化調整区域では、既存集落のための診療所や小規模店舗等の地域サービス施設、幹線道路沿いにおけるドライブインのための沿道サービス施設などの立地が認められていますが、無秩序な立地抑制のため、立地可能な場所は一定の制限があります。また、集落に必要とされる住宅や日常生活の利便施設の立地を許容する地区計画制度など、市街化調整区域の性格を変えない範囲での土地利用も許容しており、一定のルールに沿った投資がなされていくものと考えています。	-
10	居住誘導区域外における開発行為について、届出や催告制度があるが、法的な強制力はあるのか。また、重要事項の説明等が必要になるのか。	居住誘導区域外で3戸以上の開発行為等を行う際に届出が必要となりますが、これは居住誘導区域への緩やかな誘導を図る趣旨であり、許可制度ではありません。重要事項説明は必要となります。	P37 概要版 P12
11	居住誘導区域外について、新たにこの立地適正化計画の届出や催告制度の対象にする必要があるのか。市街化調整区域は、そもそも土地利用が厳しく制限されている地域であり、現在の法規制で市街化調整区域の開発行為は十分抑え込まれているのではないのか。	市街化調整区域では確かにそもそも土地利用は制限されていますが、立地適正化計画が策定された場合、市街化区域内であっても災害リスクの高い区域等の居住誘導区域外の区域について、例えば3戸以上の開発行為等を行う際には届出が必要となり、浸水などの災害リスクの周知とともに宅盤の高上げといった対策が可能となるなど、安全な形で宅地が供給できるといった効果が期待されます。	P37 概要版 P12

■都市計画審議会（令和元年10月3日）

・市議会委員…6名、学識経験者委員…6名、市民委員…3名（内、1名欠席）

No.	意見	市の考え方	該当箇所
第6章 誘導施策について			
12	<p>生産年齢人口について、2015年の61.9%から2045年には54.8%になる。四日市は工場、飲食店が多い中で労働力が減っていき、それを埋めるのは外国人だが、彼らがどこに住むのか、どうい生活をするかという問題が出てくる。5年後くらいには定住する外国人もさらに増えてくるため、外国人も幸せになれるよう住みよい社会を作っていくことが必要。</p>	<p>外国人の方が増えていることは認識しています。現在、策定に取り組んでいる新総合計画においても、多文化共生の推進などを位置付けており、外国人の方も含めて市民の方がいきいきと働き暮らし続けられるまちづくりに努めていく考えであり、居住誘導区域に係る誘導施策にそうした視点も追記しました。</p>	<p>P40 概要版 P11</p>
13	<p>交通について、JRの四日市駅と富田浜駅の間には駅がないが、途中には四日市ドームや競輪場、運動施設や公共施設が集積している。そうしたところをどうしていくかなどの観点も持ちながら公共交通に関する施策を考えてはどうか。</p>	<p>公共交通に係る施策については、地域公共交通網形成計画に位置づけて進めていくこととしており、本計画ではその方向性を示しています。駅の見直しは現実的に難しいですが、駅前広場の整備や乗り継ぎ環境の向上などに取り組んでいく考えです。</p>	<p>P42 概要版 P11</p>
14	<p>急行停車駅以外の霞ヶ浦駅や阿倉川駅も乗降客数が多い。特に阿倉川駅では、近鉄四日市駅で多くの人が乗り込むキオクシアのバスが近くを通っている。現在、通勤時間帯は周辺で渋滞が発生している中で、こうした駅をコンビニナートや内陸部へ向かう通勤バスの始点としてもよいのではないか。</p>	<p>公共交通に係る施策については、地域公共交通網形成計画に位置づけて進めていくこととしており、本計画ではその方向性を示しています。駅前広場の整備順序や整備方法などの整理を進めながら、乗り継ぎ環境の向上などに取り組んでいく考えです。</p>	<p>P42 概要版 P11</p>

■パブリックコメント（令和元年10月4日～11月1日）

・意見提出者数：3名（意見件数：6件）

・概要：基本的な方針に関するもの…3件、都市機能誘導に関するもの…1件、全般に関するもの…1件

No.	意見	意見に対する考え方	該当箇所
第3章 立地適正化計画における基本的な方針			
	方針1について 1・JR四日市駅の周辺の周辺の衰退の実態を検証していますか。食事をする店が1件しかなく、人が歩いていない、民家もない。 2・JR四日市駅の利用者がわずかである調査されています。広い引込線の土地の有効活用を検討すべき。富田駅にもあり、霞埠頭に移動しても良いはず。その跡地をマンションが住宅地にして人口の増加を図り駅の周辺の活性化をすることで輝く街になるのでは。 3・引込線廃止に伴い交通の利便性が向上。 4・河川の堤防を道路にして災害に備えて切れない様にする。 5・電柱を廃止して地下にする減災対策が必要。	1・ 本計画では、高次都市機能が集積し広域交通ネットワークの中心である近鉄四日市駅周辺からJR四日市駅周辺にかけての中心市街地について、居住誘導区域に位置づけるとともに都市機能誘導区域に位置づけしており、土地の高度利用や再開発などを誘導し都市居住を促すとともに都市機能の誘導を図る考えです。 2・3・ JR四日市駅やJR富田駅におけるJR貨物の引込線は、輸送に必要な機能として現在も利用されている状況であり、現段階で他の用途での活用は難しい状況です。立地適正化計画では、中心拠点をはじめとする急行停車駅など主要駅周辺において、土地の高度利用や再開発などを誘導し都市居住を促してまいります。 なお、JR四日市駅周辺の道路の踏切における渋滞などは課題と認識しており、今後、別途道路整備の方針を検討していく中で対応を検討していきます。 4・5・ 立地適正化計画は災害リスクを考慮した上で居住誘導区域を定め、緩やかな誘導を図るものであり、本計画では土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、津波の想定浸水深2m以上の区域を居住誘導区域から除外することとしています。	P15-17 概要版 P3 P15,17 概要版 P3
1	方針2について 1・四日市市は山林開発により多くの団地ができたが、その造成された団地は坂が多く高齢者には辛い。そのためにマンションに代わる人も多くなり、四日市から離れていく。 2・バスが走っているのにバス停を増やすことで歩く距離を少なくしてもらいたい。できれば外国のようにフリーでも良いのでは。 2・福祉総合で白タクまがいの行為に対して補助金を出しているのは法令厳守の運輸業界の衰退に繋がる。この補助金を名古屋市のように無料化にしていくことが福祉ではないか。	1・ 急行停車駅など主要駅周辺において、土地の高度利用や再開発などを誘導し都市居住を促していくとともに、郊外住宅団地では空き家の建替えやリノベーションによるゆとりある住空間の形成、公園など公共空間の再編などによる新たな住宅の供給を図るなど、マンションを希望される方も郊外住宅団地を希望される方も四日市に住み続けていただけるよう、地域特性に応じて居住環境の向上を図る考えです。 2・ 公共交通について、鉄道や基幹的なバス路線の維持を基本に中心市街地を中心とした効率的な交通ネットワークの構築を図る考えです。バス停を増やすことは現実的に難しいですが、バスの維持に努めるとともに、その他交通手段による移動手段の確保、自動運転技術の活用などの検討を進めていくこととしており、こうしたネットワークの方向性をご理解いただけるよう、一部記載を修正しました（P42）。 なお、介護予防・日常生活支援総合事業における移送を伴うサービスについては、外出時の見守り・付き添い支援の一環として制度の範囲内で実施しています。	P15-17 概要版 P3 P15,25 概要版 P3,6 P15-17 概要版 P3
2	3・国体開催に向け、四日市の宣伝や名所などの看板標識を各地から見える人や市民にも知ってもらえるよう各町の掲示板とともに公園、公民館、バス停、駅の周辺、スーパーマーケットなど人が集まる所などで掲示してはどうか。	3・ 国体開催に係る広報活動については、今後具体的な取組を行う際の参考とします。	P15-17 ,42 概要版 P3,11

■パブリックコメント（令和元年10月4日～11月1日）

・意見提出者数：3名（意見件数：6件）

・概要：基本的な方針に関するもの…3件、都市機能誘導に関するもの…1件、全般に関するもの…1件

No.	意見	意見に対する考え方	該当箇所
第3章 立地適正化計画における基本的な方針			
3	<p>方針3について</p> <p>1・子育て応援として3歳くらいからスマホを持たせている。子供は国の宝であり、法令で規制する必要があるのでは。若い女性は反対するが子育ては人間があるのである。</p>	<p>1・本計画では、地域特性に応じた住空間の再生と中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・充実を図ることにより、働きながら安心して子育てができるまちづくりを進めていく考えです。</p>	P15,16 概要版 P3,4
第4章 都市機能誘導区域について			
4	<p>「都市機能誘導区域」【中心拠点】の範囲が不適切。中心市街地の形成は、事業者、市民、行政の投資や消費等が結集することで実現する。JR四日市駅より海沿いの区域において、投資や消費が多く行われているか。中世の「市」や「湊」から始まる本市の都市形成の歴史によりJR四日市駅周辺の再興を願う気持ちは理解できるが、届出を求めざる計画である以上、事業者が投資しやすい、実効性のある計画を目指すべきで、「市内外から多くの人が訪れ、働き、遊び、楽しみ、交流するよるな都市機能」の集積を確実に実現するために、事業者の投資や市民の消費が活発な区域を、都市機能誘導区域に指定して都市機能の着実な集積を図るべき。</p> <p>具体的には、①都計道稲場町大井手線沿道、②都計道六地蔵中川原線沿道、③都計道金場新正線及び国道1号線沿道の3区域において区域を拡大し、国道23号線以東を区域から除き、除いた区域については、歴史的町並みや歴史的街区割を活かしたまちづくりを展開すべきと考える。</p> <p>また、都市機能の集積は、公共交通からの近接性のみによって行われるものではない。万人が利用できる公共交通からの近接性に優れた区域（駅から800m圏内）の人が中心市街地として育てることが、公共政策の正義との概念は理解できるが、万人が利用できる公共交通という常識は本当に正しいのか検証すべきである。交通弱者の足を確保する方法は、元気高齢者が利用する公共交通機関を守るだけでなく、介護が必要な高齢者が利用する車での移動を守ることも、交通弱者対策だと考える。</p> <p>万人が利用できる公共交通からの近接性に優れた区域のみを中心市街地として育てようとしている本素案は、健常者中心の計画であり、本当の交通弱者は視野に入っていない。</p>	<p>立地適正化計画は、人口減少・高齢化の進展に対応するにあたり、公共交通と連携しながら、医療・福祉・商業などの都市機能と居住の誘導により、持続可能なコンパクトシティ・ブラス・ネットワークの都市構造の形成を目指すものです。</p> <p>このため、公共交通や日常生活サービス施設の利便性などを評価し、災害リスクの高い区域などを考慮した上で居住誘導区域を定め、住環境の向上を図ることで人口密度を維持し、生活サービスを維持していくこととしています。一方で、中核的な行政機能や拠点となる教育文化機能、商業機能などは近隣大都市などに極力依存することなく、市民誰もが利用できるよう、既に一定の集積があり、公共交通ネットワークの結節点でもある中心市街地に集約を図ることとしています。</p> <p>中心市街地については、平成13年に策定された「四日市市中心市街地活性化基本計画」では、東西を164号から堀木日永線までを含んだ区域、南北を阿瀬知川・鶴の森公園から柳通りを含んだ区域とし、様々な事業を進めてまいりました（計画概要をP19に追記）。</p> <p>立地適正化計画は、自動車での利用を制限するものではなく、子育て世帯から高齢者まで、介護を必要とされる方なども含めてより多くの方がご利用いただける公共交通に着目した計画であり、都市機能誘導区域の設定にあっては主要駅である近鉄四日市駅及びJR四日市駅から一般的な徒歩圏である800mの圏域を基本としながら、これまでのまちづくりの経緯なども考慮し、中心市街地活性化基本計画の計画区域と同様の区域としています。</p> <p>なお、本計画は概ね5年ごとに施策の実施状況などを評価し、見直しを図ることとしており、都市機能の集積状況や交通ネットワークの状況などを注視しながら、必要に応じて適宜見直しを検討していきます。</p>	P19 概要版 P4

■パブリックコメント（令和元年10月4日～11月1日）

- ・意見提出者数：3名（意見件数：6件）
- ・概要：基本的な方針に関するもの…3件、都市機能誘導に関するもの…1件、都市機能・居住誘導に関するもの…1件、全般に関するもの…1件

No.	意見	意見に対する考え方	該当箇所
第4章	都市機能誘導区域について	第5章 居住誘導区域について	
5	<p>(1)「居住誘導区域」の範囲を設定する際に考慮した「災害リスクの高い区域」を、もっと広く取るべき。</p> <p>「災害リスクの高い区域」を、もっと広い範囲で設定し、津波だけでなく、河川氾濫等による浸水深2m以上の想定区域も、「災害リスクの高い区域」とし、「居住誘導区域」から除外するべき。「理論上最大クラスの南海トラフ地震」と、近年頻発する「局地的豪雨による河川氾濫」とでは、後者の方が発生可能性は高いのではないかと。立地適正化計画に基づく届出制度は、緩やかな誘導制度であり、災害リスクを知った上で、あえてそこに住むことは許容する余地がある。同様に、活断層沿いの区域も「災害リスクの高い区域」として、「居住誘導区域」から除外するべき。素案には「市域全域にわたる大地震となり、除外することは現実的ではない」とあり、震度に着目すればその通りであるが、活断層沿いは、震度に加えて、地盤が上下にずれられる被害が想定されます。養老－桑名－四日市断層は現在も活動を続けており、活断層が引き起こす市域全域にわたる大地震に備えつつ、地盤が上下にずれられる活断層沿いは、徐々に居住を避けていくべき。</p> <p>(2)「居住誘導区域」の範囲を設定する際に考慮した「災害リスクの高い区域」を、「都市機能誘導区域」の設定の際にも考慮すべき。</p> <p>台風19号による各地での浸水被害により、川崎市市民ミュージアムの収蔵庫が水没して、考古や歴史資料のほか、ポスターや写真など約26万点の多彩な収蔵品が被害を受けた。また、北陸新幹線の「長野新幹線車両センター」の水没で、10編成もの新幹線車両が運行できなくなるなど、「災害危険性が高い場所に立地しても、避難行動で被害を回避できる。」という理屈が、博物館や鉄道施設等では、通用しないことが、台風19号の被害で明らかになりました。そうであれば、業務系施設の立地に際しても災害危険性は考慮すべきであり、「都市機能誘導区域」【中心拠点】に博物館や図書館等を誘導するのであれば津波及び河川氾濫等による浸水深1m以上の想定区域を除くべきではないかと。浸水深1m以上とする理由は、1mもあれば、博物館や図書館等の貴重な収蔵品等への被害が起こりうるからである。博物館や図書館等の立地は、観客や職員の避難だけ考えるのでは不十分である。災害の危険が迫ってきてても、容易には動かさせない貴重な収蔵品や図書等を保管するにあたって、どのような立地が求められるかを十分検討し、立地適正化計画に反映するべき。</p>	<p>(1) 浸水想定区域は、「想定し得る最大規模の降雨を前提とした浸水想定区域」が示されており、これは概ね1000年に一度程度の規模とされています。こうした規模の降雨を想定した浸水区域について、単純に居住誘導区域から除外することは、事前にある程度の予測や準備ができる可能性が高い点なども考慮し、現実的ではないと考えます。また、活断層沿いの区域についても、概ねの位置はわかっていますが、その影響範囲など明確に定めることが難しい点などを考慮し、居住誘導区域から除外することは難しいと考えます。</p> <p>本計画における居住誘導区域の設定では、こうした考えなどを踏まえ、各災害リスクに対するハード・ソフト両面の対策の推進を前提に基本的に居住誘導区域から除外しない考えですが、居住誘導区域内でも災害リスクは存在していることから、ハザードマップによる災害リスクの周知など安全度の向上を図っていく必要があると考えています。今回、こうした災害リスクがあることをご理解いただくために、基本的な方針に「安全な住環境の形成」を図る旨を追記するとともに（P15）、各災害に関する情報等も追記しました（P28-31）。</p> <p>なお、本計画は概ね5年ごとに施策の実施状況などを評価し、見直しを図ることとしていますが、今後の国や県などの動向や災害発生状況などを注視しながら居住誘導区域の設定などについて、必要に応じて適宜見直しを検討していきます。</p> <p>(2) 都市機能誘導区域における津波の想定浸水深は0～2m程度、洪水による浸水想定深は0～3m程度と想定され、ご意見をいただきました博物館や図書館について、現在の位置では津波による浸水はせず、洪水による浸水深が0.5m程度と想定されます。</p> <p>ご指摘いただいた観点は重要と考えますので、ハザードマップなどで情報提供するとともに誘導施設の誘導の際にも災害リスクを考慮していきます。</p>	P15,24-31 概要版 P3,6,10

■パブリックコメント（令和元年10月4日～11月1日）

・意見提出者数：3名（意見件数：6件）

・概要：基本的な方針に関するもの…3件、都市機能誘導に関するもの…1件、都市機能・居住誘導に関するもの…1件、全般に関するもの…1件

No.	意見	意見に対する考え方	該当箇所
全般に関すること			
6	<p>何事にも“新しく創る”“創り変える”という印象が強く感じとれたが、自分が市主催のシンポジウムにて市民の声として提言してきた内容がどこに反映されたのか、読みとれない。これまでのシンポジウムなど、市民の声も活かしてほしい。</p> <p>「亀山製絲室山工場」の修復や対策がなされていないことは四日市市にも三重県にも残念である。この計画も大切であることは充分理解できるが、貴重な遺産を保存することも取り組んで頂けるようお願いしたい。その成果として市外はもちろん、県外からも多くの人を呼び込むことが期待される。</p>	<p>立地適正化計画は、上位計画である総合計画と整合した計画となりま す。現在、本市では総合計画の改定に取り組んでおり、市民意見の反映 に向け、シンポジウムやタウンミーティング、パブリックコメント等を行い、多くの 方からご意見・ご質問等いただきながら策定を進めています。本計画ではシ ンポジウムは開催していませんが、新総合計画と整合を図りながら検討を 進めており、今回のパブリックコメントと合わせて、市民の皆様の声を活かし ていく考えです。</p> <p>貴重な歴史的遺産については、指定文化財を担当する社会教育・文 化財課によりその保護に努めていきます。</p>	<p>P1 概要版 P1</p>

第5回立地適正化計画検討会議



四日市市

■第5回立地適正化計画検討会議（令和2年1月14日）

No.	意見	市の考え方	該当箇所
第1章 立地適正化計画について			
1	立地適正化計画の位置づけのところ、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との連携の図があるが、文章では「公共交通の部門計画」という記載に留まっている。コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの中で、地域公共交通網形成計画では何を指し、どのような取組を進めていくのか記載すべきではないか。	コンパクトシティ・プラス・ネットワークの内、都市機能と居住の誘導によるコンパクトなまちづくりを担う立地適正化計画とネットワークを担う地域公共交通網形成計画の連携は非常に重要であると認識しており、記載内容を修正します。	P1 概要版 P1
第3章 立地適正化計画における基本的な方針			
2	本計画は、商業施設の立地状況や24の地区市民センターを中心とする行政サービス体制など、日常生活圏の利便性が高い特性を踏まえ、より高次の都市的サービスの提供を供給する中心拠点の機能強化を柱としており、集約連携型都市構造の中心拠点として機能強化を図ることは重要。	基本的な方針において、都市の活力の維持に向け、立地適正化計画を活用し、駅前広場・歩行空間等の整備や高次都市機能の誘導などを図る旨を記載しています。	P15,16 概要版 P3,4
3	名古屋大都市圏の縁辺部に位置する四日市市の将来を考えるには、名古屋との関係性を踏まえることが重要であり、本計画はリニア時代を強く意識した計画という印象を受ける。そうした視点は重要だが、立地適正化計画においては、集約連携型都市構造の中心拠点づくりとして、中心市街地の機能強化を強調することも重要。	基本的な方針において、都市の活力の維持に向け、立地適正化計画を活用し、駅前広場・歩行空間等の整備や高次都市機能の誘導などにより、居心地がよく歩きたくなくなるまちなかを形成するなど都心部における賑わいの創出や魅力の向上を図る旨を記載しています。	P15,16 概要版 P3,4
4	目指すべき将来都市構造の図が記載されているが、強弱がなく均質化して見え、またネットワークとの関連性もわかりにくいことから、表現を工夫した方がいいのではないか。	新総合計画における土地利用方針の図なども踏まえながら、市民の方のご理解が進むよう修正を検討します。	P16 概要版 P4
5	伊勢松本駅周辺など、買い物拠点の円が居住誘導区域の縁辺部までかかっている。このエリアは都心居住をする訳でもなく、かといって田園居住的なエリアでもない。そうしたときにスプロール化を追認してしまうようにも感じるため、修正してはどうか。	居住誘導区域外に買い物拠点の円がかかっている部分もあることから、市民の方に誤解を招かないよう修正します。	P16 概要版 P4
6	将来都市構造の図について、東名阪自動車道にだけ「名古屋駅（車で直結）」との記載があるが、立地適正化計画は都市機能や居住の誘導と公共交通との連携についての計画であり、「車」との記載は見直した方がいいのではないか。	リニア中央新幹線の整備に伴い、鉄道による移動効率の向上に加え、広域幹線道路ネットワークを活用した名古屋駅へのアクセス性向上が期待される旨であることから、記載を修正します。	P16 概要版 P4
7	将来都市構造の図の市街化区域について一様に色が塗られており、居住地の多様性がわかりにくいと感じる。都市計画マスタープランの土地利用特性ごとの人口密度の将来推計などを利用してグラデーションをつけるなど表現を工夫してはどうか。	都市計画マスタープラン全体構想の土地利用特性ごとのエリアを反映した将来都市構造図への修正を検討します。	P16 概要版 P4
8	基本方針に「子育てしながら働いていけるまち」と掲げており、居住誘導に係る施策・誘導方針に子育てについて記載があるが、子育てサービスの向上については都市機能誘導に係る施策に一部盛り込んでいいのではないか。中心市街地の歩行者数の増加を目標とする中で賑わいを生み出していきには、訪れる人を増やしていく必要がある。公園再整備や新図書館整備なども予定されており、子ども連れで訪れ、遊びたいと思ってもらえるようなまちづくりが必要ではないか。	子育て機能は市域を通してサービスレベルの確保を図っていくことから、全ての方針に係る形の記載に修正します。	P17 概要版 P3

第5回立地適正化計画検討会議

■第5回立地適正化計画検討会議（令和2年1月14日）

No.	意見	市の考え方	該当箇所
第4章 都市機能誘導区域について			
9	誘導施設について、上部の文章には医療・福祉・子育ての都市機能は誘導施設とはしない記載されているが、表には子育て施設について記載があるため、整理すべきではないか。	文章と整合するよう表に医療と福祉の記載を追記します。	P22 概要版 P5
第5章 居住誘導区域について			
10	市街化区域を持続可能な住宅地として維持していくためには、ある程度の新規住宅地の供給は必要であり、戸建て住宅へのニーズもある中で農住混在地域を居住誘導区域とするのもやむを得ないのではないかと。その際、農住混在区域全体を一律に考えるのではなく、拠点や鉄道駅からの距離などを手掛かりに、いくつかのゾーンに区分することも考えられるかもしれない。	公共交通や生活サービス、インフラの状況などの面から区域全体として居住誘導区域に適していると判断しており、田園居住への高い市民ニーズに対する受け皿としても居住誘導することとしています。誘導の際には、緑空間として機能する都市農地の保全施策と、緑豊かでゆとりある居住空間を誘導する土地利用施策を進める考えです。	P40,41 概要版 P11
11	新規に住宅を供給する一方で、増加が予想される空き家対策を併せて講じていくことが不可欠。空き家の跡地を再整備して新たな住宅を供給するにはある程度の時間が必要となり、その間に人口が流出してしまうことが予想され、空間的余地を活用しながら住み替えニーズへの対応や居住環境の質的向上を図っていくことが必要ではないか。	空き家については、適正管理とともに老朽危険家屋の除却を促進するほか、既成市街地や郊外住宅団地などの既存住宅地において建替えやリノベーションとともに空き地の利活用の促進などの誘導施策を位置付けており、住み替えニーズにも対応する考えです。	P40,41 概要版 P11
12	居住誘導区域の設定について、都心居住を図っていくところと、田園居住的なイメージのところと、差がわかりにくい。一様ではなくエリアとして強弱をつけた方がよいのではないか。	将来都市構造図について、都市計画マスタープラン全体構想の土地利用特性ごとのエリアの反映などを検討します。	P36 概要版 P9
13	居住誘導区域の図について、一様にオレンジ色に塗られている。土地利用特性ごとに誘導施策が位置づけられている中で図の方でもそういったところがわかるようなものを加えてはどうか。	将来都市構造図について、都市計画マスタープラン全体構想の土地利用特性ごとのエリアの反映などを検討します。	P36 概要版 P9
14	農住混在地域の空間デザインの方角性について、開発圧力も高い中で、菜園付き住宅や農地付き住宅など農地を残しながらの開発を開発事業者とモデル化するなどの取組を考えてはどうか。生産緑地は農地のプロによる農地の保全、市民菜園は地域住民による農地の保全、そして菜園付き住宅は居住者レベルの農地の保全という形で、段階を踏んでの都市農地の保全策となる。その際には、地域として考えたときに目標とする面的なオープンスペースの水準などを設定できるとより効果的になるので検討いただきたい。	宅地と農地の混在地域について、緑空間として機能する都市農地の保全と、緑豊かでゆとりある居住空間を誘導する土地利用を図る考えであり、そうした中で開発のモデル化なども検討していきたいと考えます。また、オープンスペースの水準については、緑の基本計画の見直しを今後進めていくことから、都市公園の面積や緑の量なども踏まえ、検討していきたいと考えます。	P40,41 概要版 P11
15	中心拠点と日常生活圏と的全市的な交通ネットワークの維持・強化は当然重要だが、日常生活圏内での移動支援も重要。現在、社会実験等を行いながら効果的な方策を模索している段階であると思うので、今後の具体的な施策の展開に期待したい。	中心市街地を中心とした効率的な交通ネットワークを構築するとともに、地区の特性にあわせ、駅から自宅等端末未交通としてラストワンマイルの合理的な移動手段の確保に向けた検討を進めます。なお、交通ネットワークに係る施策については、地域公共交通網形成計画において取り組んでいくことから、本計画ではその方向性を示すこととしています。	P42 概要版 P11

■第5回立地適正化計画検討会議（令和2年1月14日）

No.	意見	市の考え方	該当箇所
16	誘導施策について、立地適正化計画を策定することにより、民間事業者にとってどのようなメリットがあるのか示せることよいためではないか。例えば、居住誘導区域を踏まえて転居する場合には、メリットを示すなど考えてもよいのではないか。	民間事業者や個人の方がそれぞれ取組を進めていく中で、各々の制度でどのようなメリットがあるか異なってくることから、現段階で明確に記載することは難しいと考えます。まず立地適正化計画において各施策を位置付けているということについて、5年ごとに計画の評価・見直しを行っているという点も含めてしっかり周知していく考えです。	P38-41 概要版 P11
第7章 目標値と進行管理			
17	中心市街地の歩行者数の目標値について、2030年に向けては伸びているが、そこから2040年までは横ばいとなっている。2030年から2040年にかけても伸ばしていくような前向きな計画としたい。	市としても歩行者数は増やしていきたいという思いもあることから、前向きな目標設定について検討します。	P43 概要版 P12
全般に関すること			
18	国は拠点を良くしていくことに注力しており、大きく2つの施策、「駅とまちづくり」と「歩いて楽しいまちづくり」の取組を進めていく予定である。四日市市は、国が進めるウォーカーブル推進都市の宣言をしており、既に駅前商店街など楽しく歩ける空間を有するなど進めていけると考えている。どのように歩いて楽しいまちづくりを実現していくのか、PDCAサイクルを回しながら具体化していただきたい。	本市は、ウォーカーブル推進都市を宣言するとともに、新総合計画において、「WE DO 四日市中央通り」を重点的横断戦略プランに位置付け、高次都市機能の誘導とともに居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成を図ることとしており、本計画においても都市機能に係る誘導施策に近鉄四日市駅周辺等整備事業等を位置付けています。必要に応じて計画の見直しも行いながら、実現に向けて取り組んでまいります。	P38,39 概要版 P11
19	国の来年度予算について、防災と減災を主流としたコンパクトシティ・プラス・ネットワークが位置づけられている。台風による被害などが多かった中で、浸水対策などの居住の安全の確保、土地利用規制や危険エリアからの移転促進などハード・ソフト両面の対策を進めていく方向性を示している。そういった取組を具体化するための国の補助金制度なども用意していることから、県や市とともに協力しながら取り組んでいきたいと考えている。	本計画では、都市計画運用指針に基づくとともに災害リスクやその対策の状況などを踏まえ、居住誘導区域を設定していますが、概ね5年ごとのPDCAサイクルによる計画の見直しだけでなく、今後の災害リスクの状況や国をはじめとする関係機関の動向など留意しながら、必要に応じて適宜見直ししていく考えです。	P36 概要版 P9
20	最近、百貨店がなくなっている自治体も多い中、四日市市は近鉄百貨店がまだ立地している。駅前には豊かな緑があり、今後駅前広場の整備なども進められる。三重県を代表する都市として元気でなければならぬと思っており、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画をつかり実行し、魅力を失わない、いいまちにしていきたい。	基本的な方針において、立地適正化計画を活用し、駅前広場・歩行空間等の整備や高次都市機能の誘導などにより、居心地がよく歩きたくなるまちなかを形成するなど都心部における賑わいの創出や魅力の向上を図る旨を記載しており、地域公共交通網形成計画とともに取り組んでいくことで、都市の活力を維持していく考えです。	P15 概要版 P3